

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MARÍTIMO DO ESTADO DE SÃO PAULO: CIRCULAÇÃO, REDES E INTERAÇÕES ESPACIAIS

Nelson Fernandes Felipe Junior
FCT/UNESP – Presidente Prudente
nelfelipejr@hotmail.com

Márcio Rogério Silveira
UNESP – Ourinhos
marcio@ourinhos.unesp.br

RESUMO

Esta pesquisa visa analisar o transporte hidroviário marítimo de mercadorias a partir do território paulista, considerando as interações existentes entre o estado de São Paulo e outros países (transporte internacional) ao longo das duas últimas décadas, visto que houve um incremento das conexões com a grande abertura econômica a partir do governo Collor (1990).

Palavras-chave: transporte marítimo, redes, fluxos, circulação, logística, interações espaciais.

INTRODUÇÃO

Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria potencial. Com o aprimoramento da logística e a expansão do transporte marítimo, o retorno do dinheiro ocorre em períodos mais curtos, de modo que parte da mercadoria se transforma continuamente em capital-dinheiro, enquanto a outra parte circula no espaço como capital-mercadoria em condições de ser comercializada (MARX, 2005).

O crédito, os ciclos econômicos, a circulação do capital, as interações espaciais¹ e o transporte marítimo possuem uma relação direta. Nos momentos de expansão econômica, tem-se uma grande quantidade de dinheiro disponibilizado para empréstimo nos bancos públicos e privados, intensificam-se os investimentos privados na produção industrial e agrícola, há maior demanda por transporte marítimo, incrementam-se as trocas, potencializam-se as redes entre firmas, há maior geração de empregos e renda à população, aumenta o consumo de bens duráveis e não duráveis, potencializam-se as conexões entre diferentes regiões e países, entre outros. Não obstante, nos períodos recessivos, surgem estrangulamentos no processo de circulação do capital, o crédito é reduzido (tanto ao capitalista quanto ao consumidor), há queda da atividade produtiva (sobretudo industrial), diminui a demanda pelo transporte hidroviário (mitigação dos fluxos de cabotagem e internacionais), as interações espaciais se arrefecem, há redução do consumo e das relações comerciais (maior protecionismo), gerando, consequentemente, repercussões negativas à economia e à sociedade (MIGLIOLI, 2004).

O transporte marítimo – o mais internacional meio de transporte de mercadorias – é fundamental para o desenvolvimento econômico, representando 80% do comércio global. Nas últimas décadas, tem-se um aumento das trocas² e do tráfego marítimo internacional, cujo crescimento foi superior a 130% nos últimos 30 anos, com forte impacto no movimento portuário, segundo dados da União Europeia³. No que tange ao modal hidroviário marítimo, tem-se uma relação direta entre a natureza⁴ (mar e oceano) e os sistemas de movimento, visto que ambos são imprescindíveis para o escoamento de mercadorias e pessoas pela via aquática.

O transporte marítimo não representa um fim em si mesmo, ou seja, é um meio de servir a outros objetivos e outras demandas (FROMM, 1968). A atividade produtiva (indústria e

¹ De acordo com Ullman (1972), para existir interação entre duas áreas é fundamental a existência de demanda e oferta. É necessário que haja complementaridade para ocorrer a interação no espaço e a formação de rotas de transporte. Produtos, sobretudo de baixo valor agregado, são transportados a longas distâncias a custos reduzidos. O mesmo autor afirma que a distância é importante para um sistema de interação, mensurada em termos de tempo e custo. Além disso, o fator de oportunidade mediadora resulta, às vezes, em uma substituição de áreas, e o elemento distância resulta em uma substituição de produtos, assim, há, em certos casos, a escolha de determinados bens substitutivos, caso, por exemplo, do uso de tijolos na construção civil no lugar de madeira e vice-versa.

² As economias desenvolvidas, os tigres asiáticos (Coreia do Sul, Taiwan, etc.) e a China são importantes centros comerciais, com destaque nas trocas internacionais.

³ Aproximadamente 40% do comércio da União Europeia são realizados via transporte marítimo, contribuindo para a coesão econômica e territorial entre os Estados-Membros e para a articulação destes com outros países e continentes.

⁴ De acordo com Engels (2007), é precisamente a transformação da natureza pelo homem, e não a própria natureza como tal, que é o fundamento mais essencial e mais direto do pensamento humano, e a inteligência do homem aumentou na medida em que ele aprendeu a transformar a natureza.

agricultura) é dependente do transporte marítimo internacional para conquistar mercados externos (acumulação e reprodução acelerada do capital). Segundo Fromm (1968); Graciano (1971), o sistema de transportes e, em especial, o marítimo é, por um lado, um reflexo da economia nacional/regional e, por outro, um fator que impulsiona o desenvolvimento. Infere-se, portanto, que o transporte marítimo de cargas é subsidiário à produção e, ao mesmo tempo, imprescindível para completar a rotatividade do capital.

O transporte de longo percurso (internacional), sobretudo no caso brasileiro, é responsável por grande parte das exportações e importações. Nesse sentido, destaca-se a compra de produtos industriais e de alta tecnologia e a venda de grãos, farelos, minérios e produtos agroindustriais, com participação de grandes empresas privadas nacionais e, principalmente, estrangeiras. A lógica do transporte internacional é essencialmente de mercado. Os artigos importados, em grande parte dos casos, são produtos acabados, ou seja, prontos para serem comprados nos mercados atacadista e varejista e consumidos, já os produtos exportados, muitas vezes, são utilizados como matérias primas para a indústria de outros países, isto é, o Brasil subsidia sua cadeia de suprimentos interna com a cabotagem e a cadeia de outros países com o transporte de longo curso (desigualdade nas trocas entre o centro e a periferia).

CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS, REDES NO TERRITÓRIO E AS CONCESSÕES HIDROVIÁRIAS E PORTUÁRIAS

A expansão do transporte hidroviário marítimo do estado de São Paulo (portos de São Sebastião e Santos) e a formação de redes e fluxos representam um avanço importante quanto ao escoamento de cargas e intensificação das interações espaciais entre o estado de São Paulo e outros países. A integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias, através de portos intermodais marítimos, permite a utilização conjunta das várias modalidades de deslocamento de produtos em seus aspectos operacionais, estruturais e logísticos, visando o arrefecimento do Custo Brasil em transportes e a reestruturação da matriz de transportes no território nacional.

Na tabela 1, tem-se a quantidade total de cargas movimentadas no transporte marítimo do estado de São Paulo.

Tabela 1: Quantidade total de cargas movimentadas (em toneladas) no sistema marítimo paulista (1991 e 2000-2009).

Anos	Santos	São Sebastião	Total movimentado
------	--------	---------------	-------------------

			(Santos+São Sebastião)
1991	34.161.000	375.136	34.536.136
2000	43.084.000	460.957	43.544.957
2001	48.162.000	415.701	48.577.701
2002	53.474.000	364.395	53.838.395
2003	60.077.000	440.003	60.517.003
2004	67.610.000	368.209	67.978.209
2005	71.902.000	462.188	72.364.188
2006	76.297.000	486.568	76.783.568
2007	80.776.000	489.357	81.265.357
2008	81.058.000	833.579	81.891.579
2009	83.194.000	527.003	83.721.003

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2010; Companhia Docas de São Sebastião – dados estatísticos, 2010; Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) – relatório anual, 2010.

Como se verifica a partir da tabela 1, há um aumento contínuo na movimentação de cargas⁵ no sistema marítimo paulista no período de 1991 e 2000-2009, com destaque às *commodities*. O sistema hidroviário marítimo paulista⁶ é um reflexo da dinâmica econômica nacional (não apenas estadual), visto que é responsável pelas exportações de grande parte dos grãos e farelos oriundos do Centro-Oeste.

Mesmo com a crise internacional em 2008 e 2009, as exportações tiveram um desempenho relativamente satisfatório (destaque para o porto de Santos-SP). Por um lado, a estabilidade e a política econômica foram importantes para amenizar a recessão no Brasil e, por outro, não há uma queda muito acentuada na comercialização de *commodities* e produtos básicos, já que possuem baixo preço e relativa inelasticidade da demanda⁷. Não obstante, o predomínio da venda de bens de baixo valor agregado, em detrimento daqueles que possuem

⁵ As principais mercadorias que seguem do complexo portuário santista em direção a outros portos brasileiros são: produtos químicos, papel, celulose, petróleo e seus derivados (o produto bruto é retirado da Bacia de Santos).

⁶ O porto de Santos-SP é responsável por grande parte das exportações do Paraguai e da Bolívia (tais países não possuem acesso ao mar).

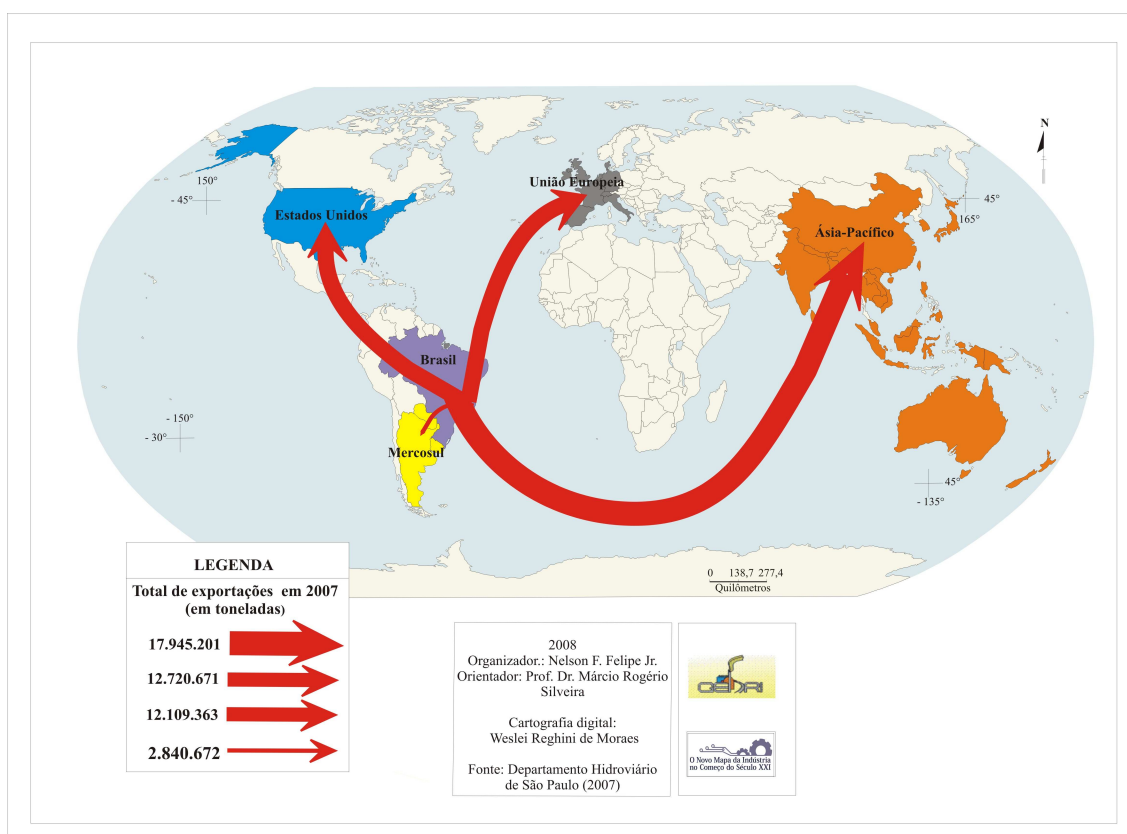
⁷ O termo “inelasticidade da demanda” aparece no livro “A inflação brasileira”, de Ignácio Rangel. Ele contraria a visão cepalina e de Celso Furtado ao afirmar que há inelasticidade (ainda que relativa) na demanda de bens alimentícios básicos e baratos (e não na oferta de bens primários, como os economistas diziam), visto que mesmo os trabalhadores que recebem baixos salários conseguem comprá-los e precisam consumi-los para sobreviver.

maior valor e alta tecnologia, é um empecilho à intensificação do efeito multiplicador interno e, principalmente, ao fomento da atividade industrial.

O Mercosul é importante para o crescimento macroeconômico brasileiro, visto que é uma alternativa para fomentar a atividade produtiva (principalmente o departamento I), as exportações de bens industriais e os fluxos hidroviários, com destaque aos portos do Sudeste e do Sul (proximidade geográfica e escoamento das mercadorias em menos tempo e com custo menor de transporte em comparação aos portos do Norte e do Nordeste do país).

A partir do mapa 1, observam-se os fluxos de exportações do porto de Santos-SP para diversos Blocos Econômicos e países.

Mapa 1: Fluxos de exportações do porto de Santos-SP para diversos Blocos Econômicos e países em 2007.



Com base no mapa 1, verificam-se os principais fluxos de mercadorias a partir do complexo portuário santista, com destaque para o Bloco Ásia-Pacífico (principalmente a China), para a União Europeia, com crescimento em decorrência dos acordos firmados entre esta última e o Brasil, para os Estados Unidos e para os países do Mercosul. Com base na tabela 2, verifica-se a balança comercial paulista nos últimos anos.

Tabela 2: Valor total das exportações e importações do estado de São Paulo (1991 e 2000-2009) (bilhões de dólares).

Anos	Exportações	Importações	Saldo (E-I)
1991	9,46	13,90	-4,44
2000	19,79	25,58	-5,79
2001	20,62	24,78	-4,15
2002	20,11	19,84	0,27

2003	23,07	20,33	2,74
2004	31,04	27,11	3,93
2005	38,01	30,50	7,51
2006	46,15	37,05	9,10
2007	51,73	48,42	3,31
2008	57,33	66,35	-9,02
2009	42,46	50,48	-8,02

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), 2010; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2010.

Pela tabela 2, infere-se que a balança comercial do estado de São Paulo foi deficitária em alguns momentos, quais sejam: durante a rápida abertura da economia brasileira (em 1991), com o enfraquecimento da atividade industrial e aumento das importações (2000 e 2001), e com a recessão internacional (2008 e 2009), com perdas em diversos setores da economia, principalmente, no setor industrial.

A Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) trouxe alterações nos complexos portuários brasileiros, já que foi um fator de impulso relativo aos investimentos e concessões⁸ de armazéns e instalações portuárias ao capital privado. Esta se enquadra sob os moldes da política neoliberal e da fragilização do poder estatal na regulação das concessões portuárias e hidroviárias. A desregulamentação e as concessões indiscriminadas decorrentes da Lei dos Portos não solucionaram os gargalos infraestruturais, permanecendo problemas como a falta de modernização no transbordo, estocagem e transporte das cargas. Atualmente, 90% das operações no porto de Santos-SP são realizadas por empresas privadas. Até 1993, os

⁸ O modelo geral de concessão dos serviços públicos⁸, adotado pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, expressa a fragilidade do Estado (Lei nº 8.987, de 1995), ou seja, é contrário à proposta rangeliana (Projeto de Lei nº 2.569, de 1989), em que o Estado é o poder concedente e o credor hipotecário. Esse modelo se caracteriza por um Estado forte com capacidade de estabelecer limites tarifários e metas a serem cumpridas pela empresa privada concessionária, sob o risco de tomar seus bens colocados em hipoteca (RANGEL, 2005). Soma-se ainda que a Lei nº 10.233, de 2001, cria várias agências reguladoras do setor de transportes, quais sejam: Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Contudo, as concessões já tinham sido realizadas e, portanto, tais instituições se tornam pouco eficientes na cobrança de metas e no estabelecimento de limites tarifários. Consequentemente, em muitos casos o serviço público não condiz com as necessidades e vontades coletivas, caso, por exemplo, dos preços elevados dos pedágios cobrados nas rodovias estaduais e federais brasileiras. Além disso, estas agências funcionam de acordo com os interesses do capital privado, já que são mantidas com recursos, sobretudo, de instituições financeiras.

investimentos no porto foram realizados pela União, entretanto, a partir desta data, aproximadamente 1 bilhão de dólares foram investidos pelo capital privado, segundo dados da CODESP.

Soma-se ainda, a existência de oligopólio⁹ no setor portuário e de transporte hidroviário marítimo. Poucas empresas, sobretudo estrangeiras, realizam o transporte marítimo de mercadorias (armadores), portanto, controlam o mercado e dividem a demanda. O Estado, por sua vez, é relativamente impotente, pois fica refém dos contratos estabelecidos e sem poder de impor metas de investimentos visando modernizações nos terminais portuários. Os contêineres modernos¹⁰ (refrigerados, por exemplo) são basilares para o transporte de produtos perecíveis e que demandam um cuidado maior no deslocamento marítimo (transporte internacional). A necessidade do comércio exterior elucida a relevância do transporte hidroviário para a economia brasileira, ao passo que a circulação e as trocas internacionais de mercadorias são um reflexo do processo de internacionalização econômica.

OBJETIVOS E METODOLOGIA

O objeto de pesquisa é delimitado em seus recortes **temático** (transporte hidroviário marítimo), **espacial** (estado de São Paulo e suas conexões, sobretudo, internacionais) e **temporal** (nas duas últimas décadas). A pesquisa¹¹ tem como **objetivo geral** analisar as novas configurações do transporte hidroviário marítimo (ênfase para o longo curso) do estado de São Paulo, considerando a dinâmica das relações comerciais internacionais, o consumo no âmbito global, as reestruturações na produção e na distribuição, bem como seus impactos e assimilações no território paulista.

Os **objetivos específicos** são: a) discutir a relevância do transporte hidroviário marítimo, com ênfase no escoamento internacional de cargas; b) analisar as redes de circulação, os fluxos hidroviários e as conexões existentes entre o território paulista e outros países; c)

⁹ Segundo Lênin (2007), a oligopolização da economia no sistema capitalista representa um dos principais aspectos do imperialismo, visto que a incorporação de pequenas e médias empresas pelas grandes e a redução da concorrência intrasetorial representam uma estratégia de concentração e centralização de capitais.

¹⁰ Muitos contêineres pertencem a empresas estrangeiras, sendo prestadoras de serviço de transporte hidroviário internacional de mercadorias. Dentre as empresas que atuam nos portos brasileiros e, em especial, no porto de Santos-SP, destacam-se a brasileira Santos-Brasil (maior terminal de contêineres da América do Sul), Maersk Sealand (Dinamarca), China Shipping (China), Hamburg-Süd (Alemanha), Mediterranean Shipping Company (Suíça), Hyundai (Coreia do Sul), etc.

¹¹ A pesquisa teve início em março de 2009 e encontra-se na fase de leituras e coletas de dados.

verificar quais são os países que mais mantêm relações comerciais com o estado de São Paulo e demonstrar a importância do transporte hidroviário marítimo para as interações espaciais; d) analisar o transporte marítimo (destaque para o longo curso) nas duas últimas décadas em conjunto às mudanças na produção e no consumo que atingiram e se reproduziram no Brasil e, especialmente, no estado de São Paulo; e) analisar os oligopólios e as estratégias logísticas existentes no setor marítimo paulista; f) demonstrar se a partir da Lei n. 8.630/93 (Lei dos Portos), regularizando as concessões portuárias e hidroviárias, houve mudanças significativas nos investimentos, na circulação de mercadorias, nas atividades desempenhadas nos portos de Santos-SP e São Sebastião-SP, bem como nas interações espaciais entre o estado de São Paulo e outros países; g) analisar as reestruturações e redefinições do setor hidroviário marítimo e suas repercussões no território paulista: concorrência, empresas armadoras, contêineres, modernização, etc.

Os **procedimentos metodológicos** necessários para atingir os objetivos elencados são:

a) **participação no grupo de pesquisa:** participação nas reuniões e seminários do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI) e do Núcleo de Estudos em Transportes e Infraestruturas (NETI); b) **pesquisa bibliográfica:** revisão da bibliografia referente à temática econômica, com destaque ao transporte marítimo, juntamente com pesquisas em *sites* da Internet, revistas, jornais, instituições públicas, empresas privadas, etc.; c) **trabalho de campo:** verificação do nível de modernização dos armadores e dos portos de São Sebastião-SP e Santos-SP para o transporte marítimo de mercadorias; d) **entrevistas:** roteiros de entrevistas destinados aos responsáveis por diversos órgãos, casos da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), Companhia Docas de São Sebastião, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), etc. Serão também entrevistados os responsáveis pelas principais empresas privadas que realizam operações portuárias e o transporte marítimo de cargas (armadores) para compreensão das principais estratégias logísticas adotadas no setor. Além disso, verificar-se-á quais são os espaços que se articulam durante o transporte marítimo de mercadorias e qual é a origem e o destino final dos produtos; e) **coleta de dados:** serão obtidos dados e informações em vários órgãos, casos do Ministério dos Transportes, Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), Companhia Docas de São Sebastião, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), órgãos internacionais, como UNCTAD, ONU, Banco Mundial, portos de outros países, e também em livros, revistas e jornais que tratem do assunto; f) **forma de apresentação**

dos resultados: produção de cartogramas, tabelas, quadros e gráficos com base nos dados a serem coletados ao longo da pesquisa; g) **sistematização das ideias:** organização e análise das informações e dos dados obtidos e posteriores afirmações, conclusões e resultados ao longo da tese; h) **qualificação e defesa da tese:** após os resultados parciais e a conclusão da pesquisa, respectivamente.

A análise do objeto proposto (transporte hidroviário marítimo) ocorrerá com base em todos os dados obtidos. Busca-se obter o maior número possível de informações e dados em duas etapas. A primeira é a análise das fontes primárias, através do referencial teórico selecionado, posteriormente, novos dados e informações em fontes secundárias, permitindo, assim, chegar a conclusões sobre o objeto de estudo.

RESULTADOS PARCIAIS

O transporte de longo curso a partir do estado de São Paulo contribui com o processo de internacionalização da economia brasileira, bem como reflete o aprimoramento da logística e as novas lógicas organizacionais e operacionais do setor. É um modal estratégico para o escoamento de mercadorias no espaço e fundamental para a economia paulista e nacional. Assegura a articulação entre diferentes países, os fluxos materiais mediante a formação de redes, a intermediação entre produtor e mercado, a satisfação das demandas econômicas e sociais, além de permitir a acumulação e a reprodução do capital (demandas corporativas).

O transporte marítimo de longo curso (exportações e importações) potencializa o desenvolvimento econômico nacional, permite o suprimento da cadeia de fornecimentos (máquinas, equipamentos e bens de alta tecnologia), fomenta a produção agropecuária e industrial, a extração de minérios e gera empregos e renda à população.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Relatório anual – série estatística. Brasília, 2010.

BRASIL. **Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)**. Relatório anual – série estatística. São Paulo, 2010.

BRASIL. **Companhia Docas de São Sebastião**. Dados estatísticos, 2010.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)**. Brasília, 2010.

BRASIL. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**. Dados estatísticos, 2010.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: **Boletim Geográfico**. Ano XXII, n. 179 e 180. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; GOMES, P. C da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

ENGELS, F. **A dialética da natureza**. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br>. Acesso em: março de 2007.

FROMM, G. **Transporte e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

GRACIANO, M. L. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971.

HAGGETT, P. **Locational analysis in human geography**. London: Edward Arnold, 1965.

KON, A. **Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

LENIN, V. I. **O imperialismo: fase superior do capitalismo**. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br>. Acesso em: abril de 2007.

LÖSCH, A. **The economics of location**. London, 1967.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política** (Livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MIGLIOLI, J. **Acumulação de capital e demanda efetiva**. São Paulo: Hucitec, 2004.

RANGEL, I. **Obras reunidas** (vol. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

ULLMAN, E. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.). **Transportation geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972, p. 29-39.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte internacional de cargas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.